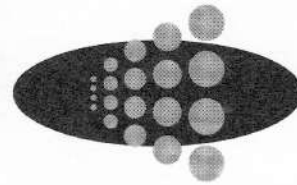


躍進

Y A K U S I N

株式会社 加藤組社内報「躍進」
発行日 / 平成11年8月12日
男鹿市脇本脇本字向山18-6
TEL0185-25-3001(代) FAX0185-25-2234

No.26



KATO

光飯商事株式会社
日本アスコン株式会社
秋田建設運輸株式会社



「暑中お見舞い申しあげます。

大暑ご自愛

平成11年8月

「平成11年度安全大会」開催

去る7月9日、当社構内の加藤道場において、平成11年度安全大会が開催されました。



当社では、毎月の安全目標を掲げ、それに基づいて、現場の安全をチェックし、事故防止に努めております。この安全目標を掲載することによって、毎日自然と作業員が目にし、意識することが非常に大切だと考えています。

現場では、毎日ミーティングを行い事故防止に努力していると思いますが、その現場作業の危険箇所とは別に、身近にある危険防止の目標を掲載してあるのが次に挙げる8つの安全目標です。

1月 より活発な安全運動を

展開しよう
(安全は自らの努力が大切である)

2月 雇い入れ時の教育を

入念に実行しよう
(作業員の内情把握)

3月 道路工事の交通整理を

徹底しよう
(保安施設の完備、的確な交通整理)

4月 基本重視の

安全運転に徹しよう
(早めに出発、減速運転、体調保持、譲る余裕)

5月 合図の徹底

(指揮者も、誘導員も、作業員も、大きい声で)

6月 重機作業と人力作業との

連携を密にしよう
(合図の徹底、死角の確認、人の位置)

7月 ヒヤリ、ハットの

解明を徹底しよう
(事故の芽をつむ、過ちを繰り返さない、相互注意)

8月 過労防止と安全運転に

努めよう
(秩序ある生活、十分な睡眠、慎重な運転)

加藤義康氏、 当選おめでとうございます！

激戦を制して、 見事に三選。

統一地方選挙一弾の県議会議員選挙は4月11日、県内一斉に投票が行われた。

男鹿市では今回から定数一減で、市を二分しての、現職同志の熾烈な戦いとなった。即日開票の結果は、自民党公認の加藤義康氏が二千四百二十四票の差をつけて、見事当選。三選を果たした。

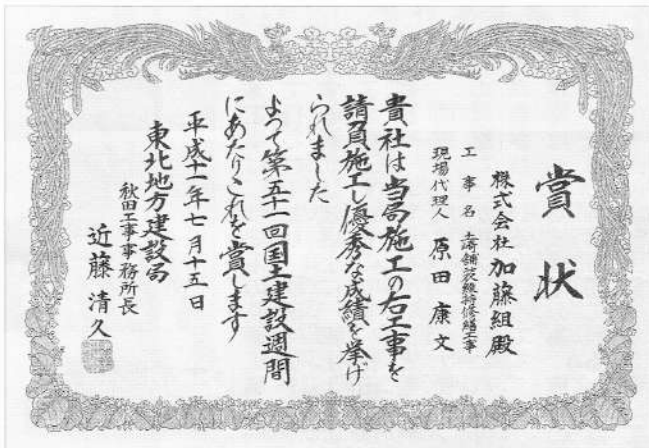
加藤氏が知名度と全市的後援会組織をフルに回転し序盤から優位に立ち、きめこまかい集会を重ねて浸透をはかったことが、前々回（前回は無投票）の得票に三千八百票余りを上積みしての当選につながったといえる。



News

土崎舗装維持修繕工事が 東北地方建設局より表彰！

去る7月15日、第51回国土建設週間にあたり、加藤組が請負施工した土崎舗装維持修繕工事が、その成果を東北地方建設局より表彰されました。



県議選開票結果（選管確定）

〔男鹿市〕 〓定数一

当選	一三、三三九	加藤義康氏	46	自現
次点	九、八〇五	渡部幸男氏	47	無現

▼有権者数 〓二五、八五一一人

（男一二、〇九七人、女一三、七五四人）

▼投票者数 〓二二、一九三三人

▼投票率 〓八五・八五%

（男八三・四八%、女八七・九三%）

ポ ー ト)



秋田港(飯島地区) 防波堤(北)(その3) 工事

工事名	秋田港(飯島地区) 防波堤(北)(その3)工事
工事場所	秋田市下新城(中野)地先
工期	自平成11年5月17日～ 至平成11年10月29日
工事概要	嵩上工L=183.2m コンクリート(16-40-8)V=1179m ³ 消波工L=183.2m テトラポッド乱積(50t型) 77個



土木部係長
成田 義則

本工事は、秋田港の整備工事の一環として行われており、秋田マリーナ沖に位置する新北防波堤上に、嵩上工および消波工を施工するものです。秋田港は新潟港に比べ、30年遅れていると言われており、国際化に向けてコンテナ便やフェリーの就航などが相次いで行われ、港の整備が急がれているところです。

現場は沖の防波堤上の為、資材の運搬および交通の手段も船に頼るしかなく、陸上工事とは違い大変不便を感じております。

工事は初めに、防波堤の外港側に消波工として、テトラポッド50t型を77個据付け、そのあと嵩上工として上部工の角型、円型を製作するというものです。

今年は何年になく海上工事が多く調整に苦労しながら、また猛暑で日陰のない所の作業のため、作業員の健康管理、ライフジャケットの着用に変わるマリナーポーチの着用など、役所の指導による作業環境の整備、イメージアップに努めております。

8月に入り台風の通過も多くなり、気象・海象の変化により困難が予想されます。他工区では型枠が2スパン流される被害もありました。それらを教訓にしながら、10月の完成を目ざし無事故で頑張っていきたいと思っております。

（現場）レ

わたしたち 新入社員が 感じたこと



進藤 真澄

2月の真冬真只中に現場研修に入り、早5ヶ月が過ぎました。カイロを体中に貼り、鼻水をすすり、寒さと緊張でガタガタに震えていた時に先輩がくれた缶コーヒーのあったかさは今でも軍手に残っています。

高校で学んできた基礎や実習を生かして…と力んだものの実際には生かされることがほとんど無く、焦りました。女子が一体どこまでやれるのか…。皆が思っていることを私自身いっばん感じていました。それでも皆さんの励ましの中で一日も休ま

ず研修を終えたことは小さい自信となりました。

現場では安全対策にすぐく気を遣っているのが解りました。一人一人の作業安全の心得が工事完成へと導くのだと知りました。これからも現場で学び資格を取り、会社の役に立てるようになるまで責任を持って頑張ろうと思います。

今は裏表が解らない位日焼けをしています。身に付けた知識や技術、経験などたくさんの方が私を一人前に育ててくれると信じています。

現場を経験して



今井さつき

2月の寒い中、男鹿ショッピングセンターに研修に行きました。

一雨降ると田んぼ状態のただっ広い土地が、研修期間の約1ヶ月間でどんどん変化していききました。私も矢板の位置出しや公園の位置出しなどの手伝いをしました。その後、約2ヶ月間その現場から離れ、再びライン

の作図などのため携わる事ができました。

少しでも自分が関わった現場が完成した時は、とても感動しました。これから先もこの気持ちを忘れずに、寒い中がんばったことなどを励みにして、これからの困難を乗り越えていきたいと思えます。

現場研修を終えて思うこと

「常に周囲に 気を配りながら、 防衛運転を 心がけること」は 交通社会人の責任。



安全運転管理者
常務 伊勢義雄

人間のあらゆる行動には、必ず危険がつきまとう。車を運転しているときには他車と衝突する危険があるし、道路を横断しているときには車にはねられる危険がある。では、外に出ないで家の中に閉じこもっていれば危険は無いか、というところでもない。階段を踏み外して転げ落ちたり、柵に頭をぶつけて目から火が出たという経験は誰にでもあるはず。よく気を付けなければなりません。

近頃、男鹿管内でも交通死亡事故が相次いで起きております。その中には酒が起源する事故もありました。酒を呑んでの運転は良いか悪いか、誰でも区別は出来ず。

私は秋田県交通安全協会発行の『交通秋田』という本を毎月愛読しておりますが、その中で「贖いの日々」という欄があります。1ページに過ぎない短いものですが、交通事故を起こした人たちが、刑務所という所から当時の事故を振り返って、故人の冥福を祈るとともに痛恨に耐えきれず切々と訴えながら、夢であつてほしいと悔やんでおります。どれもが二十代の若者の、飲酒運転とスピードの出し過ぎが原因です。

私はこれを読むにつれて、胸の痛みは感じますが、しかし、鍵を車に差し

込む前になぜ、自覚を持ち現実に還つてハンドルを握るのを考え直せなかっただろうか、私はまだ大丈夫と思つているその気持ちに恐ろしい。そう思うと、心が重く哀れみを感じます。

これからは被害者の苦しみ、悲しみを思つて、一生涯自責の念から逃れることが出来ず、一日として心の休まることなく、苦悩の日々を送つて行くことでしょうか。私は皆さんの中から絶対にそういう忌まわしいことは出してもらいたくないと思ひ、この場を借りて強くお願いをいたします。

それには「常に周囲に気を配りながら、防衛運転を心がけること」です。交通事故防止は家庭から、と言われることから、朝の出掛けに家族が一声をかけること。心と時間に余裕を持ち、ハンドルを握つたら交通社会人として責任を自覚すること。ドライバーも歩行者も一人一人が生命の尊さを心に刻み、よりよいマナーを身に付け、交通事故皆無に向け、被害者、加害者にならないようにすることです。

また、交通環境は決して同じではなく、刻一刻と変化しています。いつもの通り慣れた道でも油断せずに安全確認を行うことを強調したい。

これからも以上のことを念頭に安全運転に努めてもらいたい。

生コン道場

初級編
【その1】

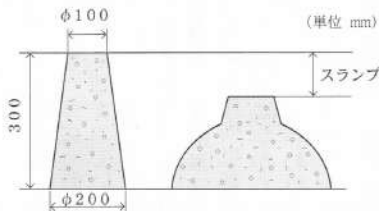
スランプについて

人間には、調子が悪い時が誰にでもあ
ります。スポーツ中継などでも、調子の
悪い選手を指し「スランプ」に陥るなど
と表現されるように、スランプは、落ち
込んでいることを意味する言葉です。

生コンクリートの製造直後の具合も、
材料の状態をはじめ、種々の要因がから
み合い、軟らかすぎたり、硬すぎたりす
る可能性があります。

コンクリートの硬さ
が作業に適しているか
否かは、スランプ試験
によって判断します。

スランプ試験は、図に
示すような載頭円錐の
型にコンクリートを詰
めて、これを外した時
に、コンクリートの上
面がどの程度落ち込ん
だか、その長さを測定するものです。こ
のような判断が必要なのは、コンクリー
トが、水、セメント、砂、砂利を主原料
とした混合物なので、製造直後は特に粒
の大きな砂利などが分離しやすい状態に
なっているためです。すなわち、コンク
リートを通し込む箇所に障害となるもの
があったり、ある程度の高さから落下さ



型を抜く前

抜いた後

適度な流動性あるいは硬さがある方が
作業しやすく、この性質を「ワーカビ
リティ」と呼んでいます。したがっ
て製造直後のコンクリート品質は、コ
ンシステンシーとこれによって左右さ
れるワーカビリティが重要であり、
これを判断するためにスランプ試験を
行います。

建設工事においては、一般に建築で
は、鉄筋間隔が狭く、土木では広いの
で、使用するコンクリートは、前者で
スランプ18センチメートル程度、後者で
8〜12センチメートル程度です。このよ
うに用途に合わせて、スランプを選択す
ればよいのですが、これを誤ると、完成
した建物や構築物の表面にひび割れが入
ったり、寿命が短くなるなど悪影響があ
りますので注意が必要です。

(日本アスコ)

アスファルト舗装Q&A

Q

敷ならし後や締固め時に、混合物層の表面に
異常が現れましたが、その原因について教え
てください。

A

施行中の舗装面には、混合物とその製造、フィ
ニッシャによる敷ならし、締固め、下層の状態
と舗装前の準備などが原因で、様々な異常が現
れる場合があります。また、異常が現れてもそ
の原因が混合物にあると考えられる場合は、現
場での手直しは困難なので、できるだけ早期に
異常を発見できるよう施工状況を注意深く監視
する事が大切です。

(加藤組 佐藤 謙一)

舗装面の異常と考えられる原因(例)

異常な状態	考えられる原因	
ヘアクラック	混合物	アスファルト量不足 粒度(例えば、砂が多いなど) 混合温度が低い
	敷きならし	温度が低い フィニッシャの速度が速い
	締固め	ローラの線圧が高過ぎる 転圧温度が高過ぎる 過転圧
	下層の状態	施工基盤としての反力(支持力)が不足 層間のずれ、タックコートの養生不足
ひきずり	敷きならし	フィニッシャの速度が速い スクリードの過熱不足 スクリードに異物付着
フラッシュ	混合物	水分の残留 混合不足(ムラ)
	締固め	過転圧
	下層の状態	タックコートが過多
材料分離	混合物	混合ムラ、ギャップ型粒度の混合物の場合など、積 込み方法が不適当。
	敷きならし	フィニッシャのホッパのあおり回数が多過ぎる。 モルタル分がフィニッシャの一部に滞留し、固まり が敷きならし面に現れる。
不陸 (小波、 へこみ)	敷きならし	フィニッシャの不連続な運転
	締固め	振動ローラの速度が速く、振幅が大きいローラの長 時間停止

